

Cargo loading system

Publication number: EP0937643 (A2)

Publication date: 1999-08-25

Inventor(s): HUBER THOMAS [DE]

Applicant(s): TELAIR INTERNATIONAL GMBH [DE]

Classification:





- **international:** *B64D9/00; B65G13/06; B64D9/00; B65G13/02; (IPC1-7): B64D9/00*

- **European:** B64D9/00; B65G13/06A



Application number: EP19990103205 19990218

Priority number(s): DE19981007231 19980220

Also published as:

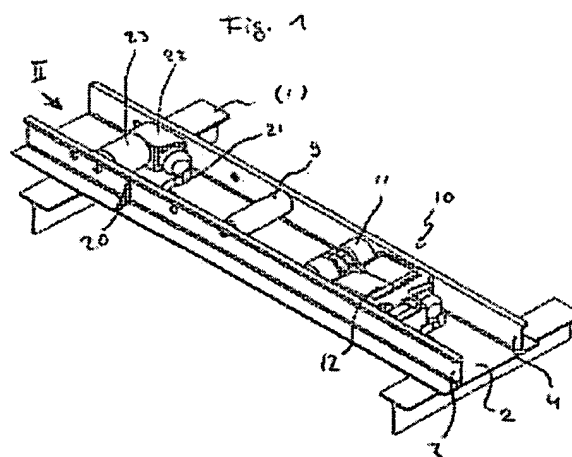
-  EP0937643 (A3)
-  EP0937643 (B1)
-  DE19807231 (A1)
-  US6328154 (B1)

Cited documents:

-  DE1 9539627 (A1)
-  DE4200985 (A1)

Abstract of EP 0937643 (A2)

The freight loading system used on aircraft has a rail system (2) having side members (3,4). Between the rails there is a driven roller (11) that has a motor (12). A passive load supporting roller (9) is also installed. A further roller (20) has a transducer to measure the speed of the load and built in a braking system to control the speed. The measuring roller is remotely controlled using IR sensors.



Data supplied from the esp@cenet database — Worldwide

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 937 643 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
25.08.1999 Patentblatt 1999/34

(51) Int. Cl.⁶: B64D 9/00

(21) Anmeldenummer: 99103205.3

(22) Anmeldetag: 18.02.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: Huber, Thomas
82393 Iffeldorf (DE)

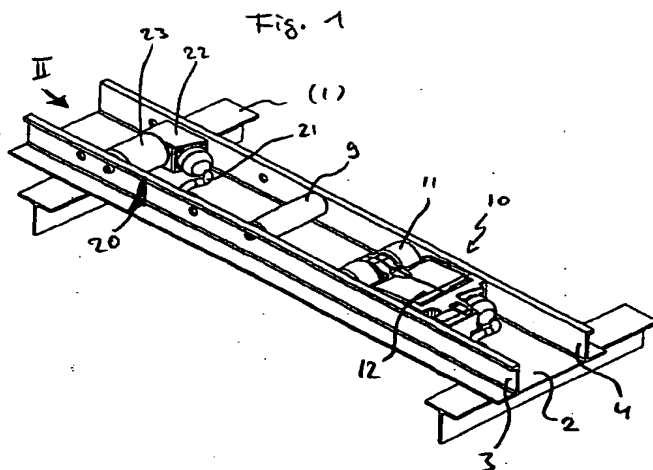
(74) Vertreter:
MEISSNER, BOLTE & PARTNER
Widenmayerstrasse 48
80538 Munich (DE)

(30) Priorität: 20.02.1998 DE 19807231

(71) Anmelder:
Telair International GmbH
83734 Hausham (DE)

(54) Frachtladesystem

(57) Es wird ein Frachtladesystem beschrieben, mit mindestens einer Antriebsrolleneinheit (10), zum Fördern von Gegenständen insbesondere Containern, Paletten oder dergleichen auf einem Frachtdeck (1) eines Flugzeuges, wobei die Antriebsrolleneinheit (10) mindestens eine Antriebsrolle (11) umfaßt, die mit einem durch eine Bedieneinrichtung (50) steuerbaren Antriebsmotor (12) in Wirkverbindung steht und die mit einer Unterseite des Gegenstands in Eingriff bringbar ist, mit mindestens einer Sensoreinrichtung, insbesondere einer Meßrolle (20), die ebenfalls mit der Unterseite des Gegenstands in Verbindung bringbar ist, mit mindestens einem Meßfühler (24), der derart ausgebildet und mit der Meßrolle (20) verbunden bzw. in der Meßrolle (20) angebracht ist, daß deren Umfangsgeschwindigkeit und/oder eine im wesentlichen vertikal zum Frachtdeck (1) auf sie wirkende Last und/oder eine bei einem Abbremsen der Meßrolle (20) auf sie wirkende horizontale Kraft bzw. ein entsprechendes Drehmoment in Meßsignale umgeformt werden, mit einer Steuerung, der die Meßsignale zugeführt werden und die mit einem oder mehreren Antriebsmotoren im Frachtdeck eingebauter Antriebsrolleneinheiten (10) in steuernder bzw. regelnder Verbindung steht, wobei die Steuerung derart ausgebildet ist, daß die Antriebsmotoren (12) entsprechend den Meßsignalen gesteuert bzw. hinsichtlich Drehzahl und/oder Drehmoment geregelt werden.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Frachtladesystem, wie es in Flugzeugen zum Fördern von insbesondere Containern, Paletten oder dergleichen im Frachtraum Verwendung findet.

[0002] Beim Be- und Entladen von Flugzeugen kommt es darauf an, daß die einzulagernden bzw. auszulagernden Gegenstände möglichst schnell aber sicher an ihre Plätze gebracht bzw. wieder aus dem Frachtraum heraustransportiert werden. Ein solcher Beund Entladevorgang muß aber nicht nur in kurzer Zeit geschehen, er muß auch unter sehr unterschiedlichen Umständen erfolgen. Derartige Unterschiede liegen zum einen in der Ausgestaltung der Gegenstände selbst, die verschiedene Bodenstrukturen oder auch Befüllungsgewichte haben, sie liegen auch in der Position des Flugzeugs bzw. des Frachtdecks, das in verschiedenen Neigungswinkeln verlaufen kann, da die Standpositionen von Flugzeugen nicht immer optimal sind und auch durch die Beladungsgewichte schwanken. Weiterhin ist zu berücksichtigen, daß die Böden der zu transportierenden Gegenstände unterschiedliche Stabilität und auch Beschaffenheit hinsichtlich ihrer Rutschfestigkeit haben können. Feuchtigkeit oder Verschmutzung spielen hier eine große Rolle.

[0003] Schließlich spielt das zu Verfügung stehende Bedienungspersonal bei der hier zugrundeliegenden Problematik eine große Rolle. Um Kosten zu sparen möchte man mit möglichst wenig Personal auskommen, das darüber hinaus oftmals ungeübt ist und auch insbesondere aufgrund des Zeitdrucks unsorgfältig arbeitet.

[0004] Bei den herkömmlichen Systemen ist es zum größten Teil dem Bedienungspersonal überlassen, wie die Rollenantriebseinheiten gesteuert werden, wobei üblicherweise mit konstanten Förderparametern (insbesondere hinsichtlich Fördergeschwindigkeit, Anpreßdruck der Antriebsrollen usw.) ohne Berücksichtigung der oben genannten Unterschiedlichkeiten gearbeitet wird.

[0005] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Frachtladesystem aufzuzeigen, das bei vermindertem Bedienungsaufwand den Be- und Entladevorgang verbessert.

[0006] Diese Aufgabe wird durch ein Frachtladesystem nach dem Patentanspruch 1 gelöst.

[0007] Ein wesentlicher Punkt der Erfindung liegt darin, daß die hier wesentlichen, von Gegenstand zu Gegenstand variierenden Parameter direkt oder indirekt durch Sensoreinrichtungen erfaßt und die Rollenantriebseinheiten dementsprechend gesteuert bzw. geregelt werden. Insbesondere umfaßt das erfindungsgemäße Frachtladesystem mindestens eine Antriebsrolleneinheit zum Fördern von Gegenständen, insbesondere von Containern, Paletten, oder dergleichen auf einem Frachtdeck eines Flugzeugs, wobei die Antriebsrolleneinheit mindestens eine Antriebsrolle

umfaßt, die mit einem durch eine Bedieneinrichtung steuerbaren Antriebsmotor in Wirkverbindung steht und die mit einer Unterseite des jeweils zu befördernden Gegenstands in Eingriff bringbar ist. Es ist mindestens eine Sensoreinrichtung vorgesehen, welche die hier wesentlichen Parameter des Gegenstands bzw. seines momentanen Zustands (z. B. Stillstand oder Fahrt) erfaßt, wobei insbesondere eine Meßrolle vorgesehen ist, die ebenfalls mit der Unterseite des Gegenstands in Verbindung bringbar ist. Es ist mindestens ein Meßfühler derart ausgebildet und mit der Meßrolle verbunden, bzw. in dieser angebracht, daß deren Umfangsgeschwindigkeit und/oder eine im wesentlichen vertikal zum Frachtdeck auf sie wirkende Last und/oder eine bei einem Abbremsen der Meßrolle auf sie wirkende horizontale Kraft bzw. ein entsprechendes Drehmoment in Meßsignale umgeformt werden. Eine Steuerung ist vorgesehen, der die Meßsignale zugeführt werden und die mit einem Antriebsmotor oder mehreren Antriebsmotoren im Frachtdeck eingebauter Antriebsrolleneinheiten in steuernder bzw. regelnder Verbindung steht. Die Steuerung ist derart ausgebildet, daß die Antriebsmotoren entsprechend den Meßsignalen gesteuert bzw. hinsichtlich Drehzahl und/oder Drehmoment geregelt werden. Vorzugsweise sind hierbei mehrere Sensoreinrichtungen vorgesehen, um die Bewegung der Gegenstände im gesamten Frachtraum überwachen zu können.

[0008] Wenn eine Sensoreinrichtung bzw. Meßrolle einer Rollenantriebseinheit räumlich eng zugeordnet ist, so kann sie bei entsprechender Ausrüstung mit einem Drehzahlfühler verwendet werden, um die Drehzahl des zur zugehörigen Rollenantriebseinheit gehörenden Antriebsmotors so zu regeln, daß zwischen der Antriebsrolle und der Unterseite des zu befördernden Gegenstands kein Schlupf auftritt. Dies wird ganz einfach dadurch bewerkstelligt, daß der Antriebsmotor auf eine derartige Drehzahl geregelt wird, daß die Umfangsgeschwindigkeit der Antriebsrolle der Umfangsgeschwindigkeit der Meßrolle entspricht. Weiterhin ist es möglich, bei Verwendung von mindestens zwei in Transportrichtung gesehen nacheinander liegenden Sensoren (z. B. Reflexionslichtschranken) anstelle der Meßrolle einen Geschwindigkeitswert zu errechnen und diesem Geschwindigkeitswert entsprechend den Antriebsmotor der vom Gegenstand als nächstes erreichten Rollenantriebseinheit so einzustellen, daß die Umfangsgeschwindigkeit der zugeordneten Antriebsrolle im wesentlichen dieser Geschwindigkeit entspricht bzw. (wenn man den Gegenstand beschleunigen will) ein wenig höher oder (wenn man den Gegenstand verzögern will) ein wenig niedriger liegt.

[0009] Bei einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist die Steuerung derart ausgebildet, daß die maximale Fördergeschwindigkeit eines Gegenstands entsprechend seinem Gewicht bzw. seiner Masse derart eingestellt wird, daß schwere Gegenstände mit niedrigerer Maximalgeschwindigkeit als leichtere

Gegenstände gefördert werden. Das Gewicht bzw. die Masse des zu befördernden Gegenstands könnte als Vorgabewert manuell eingegeben werden, jedoch ist dies relativ zeitraubend. Es wird darum vorgeschlagen, mindestens einen Lastsensor im Einfahrbereich zum Frachtraum vorzusehen, mittels dessen die Masse (das Gewicht) des zu befördernden Gegenstands bestimmt wird. Entsprechend diesem Vorgabewert werden dann die Antriebsrolleneinheiten mit höheren oder niedrigeren Beschleunigungen bzw. Geschwindigkeiten betrieben, so daß einerseits die Beladungsgeschwindigkeit erhöht, andererseits die Gefahr von Kollisions-Beschädigungen bei Abbremsfehlern verringert wird.

[0010] Bei einer anderen Ausführungsform der Erfindung werden zur Bestimmung des Gewichts bzw. der Masse der zu befördernden Gegenstände die bei ihrer Beschleunigung wirkenden Kräfte gemessen, woraus dann die interessierenden Werte herleitbar sind. Dies kann zum einen dadurch geschehen, daß man die Momente mißt, welche auf die Antriebsrollen beim Beschleunigen der Gegenstände wirken oder aber man stattet die Meßrollen mit Bremsen aus und mißt die beim Abbremsen bewegter Gegenstände wirkenden Kräfte. Im letzteren Fall, also bei einer mit einer Bremse ausgestatteten Meßrolle wird diese vorzugsweise beim Abbremsen eines bewegten Gegenstands bzw. zum Halten eines Gegenstands (z. B. bei geneigtem Frachtdeck) mit einer Bremskraft beaufschlagt, deren Höhe in Abhängigkeit vom Gewicht bzw. der Masse des abzubremsenden bzw. zu haltenden Gegenstands eingestellt wird. Auf diese Weise ist es möglich, die zum Abbremsen oder Halten benötigte elektrische Energie aus dem Flugzeug-Bordnetz ebenso zu minimieren wie die mechanische und thermische Belastung der Meßrolle bzw. deren Bremse.

[0011] Bei einer Ausführungsform der Erfindung, bei welcher die Antriebsrolle in ihrer vertikalen Relativposition zum Frachtdeck einstellbar ist, wird die Steuerung derart ausgebildet, daß die Relativposition der Antriebsrolle in Abhängigkeit von einer Struktur und/oder Belastbarkeit der Unterseite des gerade geförderten Gegenstands eingestellt wird. Hierbei wird beispielsweise die maximal erlaubte Kraft auf den Boden des zu befördernden Gegenstands durch die Antriebsrolleneinheit gebracht, wozu diese (zunächst) immer bis zur maximal erlaubten Aufstellkraft aus ihrer unteren Ruheposition in ihre obere Arbeitsposition aufgestellt werden. Sobald ein Beam (Shoring) erkannt wird, wird die Antriebsrolle nach unten gefahren und danach wieder zum maximalen Grenzwert hochgefahren. Insbesondere zum Beladen mit Paletten ist dies hilfreich.

[0012] Die Sensoreinrichtungen bzw. Meßrollen, welche Antriebsrolleneinheiten direkt räumlich zugeordnet, insbesondere in Transportrichtung vor und/oder nach der Antriebsrolle angeordnet sind, werden bei einer Ausführungsform der Erfindung dazu verwendet, die Antriebsrolle bei Ankunft eines Gegenstands an den Sensoreinrichtungen, insbesondere der Meßrolle bzw.

bei Verlassen der Meßrolle anzuheben bzw. abzusenken.

[0013] Bei einer Ausführungsform der Erfindung ist die Meßrolle als gesondert im Frachtdeck montierbare Einrichtung ausgebildet. Eine Vielzahl von solchen Meßrollen, insbesondere solche, die mit Bremseinrichtungen versehen sind, können dann als eigenständige Funktionseinheiten betrachtet werden, z. B. als solche, welche praktisch ausschließlich zum Abbremsen und/oder Halten von Gegenständen dienen. Es können ihnen auch verschiedene Zwecke zugeordnet werden. Beispielsweise können einzelne oder Gruppen von Meßrollen zunächst zur Ermittlung des Containergewichts bei gleichzeitigem Halten oder Abbremsen eines Containers verwendet werden, oder aber als Geschwindigkeitssensoren, welche zum Regeln der Antriebsgeschwindigkeit der Antriebsrolleneinheiten dienen. Vorzugsweise sind die Bremseinrichtungen der Meßrollen mittels der Bedieneinrichtung steuerbar. Zusätzlich können hier auch Automatik-Funktionen vorgesehen werden, um beispielsweise ein automatisches Abbremsen von zu schnell (insbesondere von Hand) beförderten Gegenständen sicherzustellen, damit keine Beschädigungen im Frachtraum und an den Containern auftreten.

[0014] Die Bedieneinrichtung umfaßt vorzugsweise eine Fernsteuerung, so daß eine Bedienungsperson einen Container bei seinem Weg durch den Frachtraum bis zu seinem Aufstellort (und wieder hinaus) begleiten kann. Dadurch ist eine verbesserte Führung des Containers sowohl durch direkte Beobachtung als auch durch Mithilfe von Hand gewährleistet. Bei einer Ausführungsform der Erfindung umfaßt die Bedieneinrichtung ein in üblicher Weise am Flugzeug befestigtes Steuerpult, welches aber einen Aufnahmeraum zur lösbaren Befestigung und Aufbewahrung der Fernsteuerung aufweist, wobei der Aufnahmeraum derart geformt ist, daß an der Fernsteuerung vorgesehene Bedienelemente bei im Aufnahmeraum deponierter Fernsteuerung unzugänglich sind. Bei Herausnehmen der Fernsteuerung kann man das Steuerpult deaktivieren, so daß keine widersprüchlichen Befehle gegeben werden können.

[0015] Bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen und der nachfolgenden Beschreibung von Beispielen, die anhand von Abbildungen näher erläutert werden. Hierbei zeigen:

Fig. 1 eine perspektivische Darstellung einer Kombination aus Antriebsrolleneinheit, Lastrolle und Meßrolle,

Fig. 2 eine Darstellung der Anordnung nach Fig. 1 in einem Blickwinkel entsprechend dem Pfeil II aus Fig. 1,

Fig. 3 eine schematisierte Darstellung der Verschaltung einer Steuerung mit Sensorein-

richtungen und Rollenantriebseinheiten,

- Fig. 4 eine Darstellung ähnlich der nach Fig. 1 jedoch einer anderen Anordnungsweise der verschiedenen Einheiten,
- Fig. 5 eine Draufsicht auf die Anordnung nach Fig. 4,
- Fig. 6 eine Seitenansicht auf die Anordnung nach Fig. 4 aus dem Blickwinkel gemäß dem Pfeil VI aus Fig. 4,
- Fig. 7 eine perspektivische Darstellung einer Bedieneinrichtung,
- Fig. 8 eine schematisierte Teil-Schnitt-Darstellung einer schwenkbaren und anhebbaren Rollenantriebseinheit, und
- Fig. 9 eine Draufsicht auf die Rollenantriebseinheit nach Fig. 8.

[0016] In der nachfolgenden Beschreibung werden für gleiche und gleichwirkende Teile dieselben Bezugsziffern verwendet.

[0017] Bei der in Fig. 1 und Fig. 2 gezeigten Ausführungsform ist in einem Frachtdeck 1, von dem nur Querträger angedeutet sind, eine Aufnahmeschiene 2 mit Seitenschenkeln 3 und 4 angeordnet. Auf dem Boden der Aufnahmeschiene 2 ist mittels Schraubbolzen eine Antriebsrolleneinheit 10 befestigt, die eine (zweigeteilte) Antriebsrolle 11 aufweist, welche mittels eines Antriebsmotors 12 gedreht werden kann. Die Antriebsrolle 11 der Antriebsrolleneinheit 10 ist von einer Ruhestellung (gemäß Fig. 1) in eine angehobene Stellung anhebbare, in welcher die Antriebsrolle 11 mit einem über ihr befindlichen Gegenstand in reibschlüssigen Kontakt gebracht werden kann. Vorzugsweise wird als Rollenantriebseinheit eine solche verwendet, wie sie in der DE 197 19 160 beschrieben ist.

[0018] Weiterhin ist in der Aufnahmeschiene 2 eine Lastrolle 9 drehbar befestigt, die rein passiv ausgelegt ist.

[0019] Schließlich ist in der Aufnahmeschiene 2 eine Meßrolle 20 befestigt, die einen Sockel 22, eine an diesem befestigte Rolle 23 sowie eine Anschlußleitung 21 aufweist, über welche eine (nicht gezeigte) Bremse zum Abbremsen der Rolle 23 ansteuerbar ist und in welcher Meßsignale übertragen werden, die von (nicht gezeigten) Sensoren erzeugt werden. Diese Sensoren sind nun zum einen ein Drehzahlfühler, der Meßsignale liefert, welcher der Drehzahl bzw. der Umfangsgeschwindigkeit der Rolle 23 entsprechen. Weiterhin sind zwei Kraftsensoren vorgesehen, wovon der eine eine auf die Rolle 23 vertikal wirkende Last und der andere eine horizontale (in Richtung des Pfeiles II) wirkende Last bzw. ein Bremsmoment erfaßt, das beim Abbremsen

der Rolle 23 entsteht, wenn sich über diese ein beförderter Gegenstand bewegt und abgebremst wird.

[0020] Wie in Fig. 3 gezeigt, stehen mehrere Antriebsrolleneinheiten 10, 10', 10'' bzw. deren Antriebsmotoren 12 mit einer Steuerung 40 derart in Verbindung, daß die Steuerung 40 die Antriebsmotoren 12 ansteuern kann. Es sind weiterhin ein Stromsensor 13 zum Feststellen der vom Antriebsmotor 12 erzeugten Vortriebskraft zum Befördern eines Gegenstands sowie ein Drehzahlsensor 14 vorgesehen, der die Umfangsgeschwindigkeit der Antriebsrolle 11 feststellt und ein entsprechendes Signal an die Steuerung 40 liefert.

[0021] Die Steuerung 40 ist weiterhin mit mehreren Meßrollen 20, 20', 20'' verbunden, die mit Bremseinrichtungen versehen sind, welche von der Steuerung 40 angesteuert werden können. Den Meßrollen 20, 20', 20'' sind Meßfühler 24 zugeordnet, wie sie zuvor gerade beschrieben wurden. Je nach Einsatzzweck kann also eine Meßrolle 20 mit einem einzelnen oder aber auch mit mehreren Fühlern je nach Verwendungszweck versehen sein. Zusätzlich kann ein Lastmeßfühler 15 (oder Gruppen hiervon) vorgesehen sein, um beispielsweise das Gewicht eines zu befördernden Gegenstands zu bestimmen.

[0022] Die Steuerung 40 ist mit einer Bedieneinrichtung 50 verbunden, welche ein im Flugzeug fest montiertes Steuerpult 52 sowie eine Fernsteuerung 51 umfaßt, so daß die Bedieneinrichtung 50 alternativ an einem bestimmten Ort oder aber über die Fernsteuerung 51 bedient werden kann.

[0023] Die in den Fig. 4, 5 und 6 gezeigte Ausführungsform der Erfindung unterscheidet sich von der nach den Fig. 1 und 2 dadurch, daß zum einen ein erheblich engerer Aufbau vorliegt, bei welchem die Meßrolle 20 in sehr enger räumlicher Beziehung zur Antriebsrolleneinheit 10 steht. Dadurch ist eine besonders exakte Antischlupfregelung sowie Aufstellsteuerung der Antriebsrolleneinheit 10 möglich. Weiterhin weist diese Ausführungsform eine weitere (passive) Rolle 9 auf, so daß ein über die Anordnung fahrender Container auch bei vollständig abgesenkter Antriebsrolle 11 der Antriebsrolleneinheit 10 sicher gelagert ist.

[0024] In Fig. 7 ist eine Bedieneinrichtung 50 dargestellt, welche ein (ortsfest zu montierendes) Steuerpult 52 sowie eine Fernsteuerung 51 aufweist. Die Fernsteuerung 51 kann in einen Aufnahmeraum 53 des Steuerpultes 52 eingesetzt werden, wenn man sie nicht benötigt. In diesem Fall ist ein auf der Fernsteuerung 51 vorgesehenes Bedienelement 54 im Aufnahmeraum 53 verborgen, so daß zur Bedienung nur noch die auf dem Steuerpult 52 vorgesehenen Bedienelemente benutzt werden können. Vorzugsweise ist innerhalb des Steuerpultes 52 bzw. in dessen Aufnahmeraum 53 ein Schalter vorgesehen und derart ausgebildet, daß bei einem Herausnehmen der Fernsteuerung 51 die Bedienelemente des Steuerpultes 52 deaktiviert werden.

[0025] Die mit Pfeilen in Fig. 3 angedeutete Verbindung kann zwischen der Fernsteuerung 51 und dem

Steuerpult 52 erfolgen. Bei einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung wird jedoch das Signal über die Steuerleitungen der im Frachtraum montierten Antriebsrolleneinheiten an die Steuerung 40 übermittelt. Hierfür werden die üblicherweise an Antriebsrolleneinheiten montierten Infrarotsensoren (dort zur Detektion von zu befördernden Gegenständen in Lichtschranken angeordnet) verwendet, denen Infrarotsignale aus einem entsprechenden Infrarotsender der Fernbedienung 51 übermittelt werden. Hierbei wird eine Trennung der von der Fernsteuerung übermittelten Signale von den Signalen, welche an sich von diesen Infrarot(-Lichtschranken)Sensoren aufgenommen werden, durch eine entsprechende Codierung und Filterung vorgenommen. Auf diese Weise ist es möglich, nicht nur Sensoren zu sparen, da diese ohnehin im Flugzeug (in den Antriebsrolleneinheiten) vorgesehen sind, vielmehr gelingt es dadurch auch, über das gesamte Frachtdeck des Flugzeugs verteilte "Empfangsstationen" für die Fernsteuerung zu schaffen, so daß einerseits ein optimaler Empfang bzw. eine optimale Fernsteuerung sichergestellt, andererseits aufwendige, teure, schwergewichtige und anfällige Verkabelungen gespart werden können.

[0026] Die soeben beschriebene Idee einer Fernsteuerung mit verteilten Empfängern, die durch an sich für Lichtschranken vorgesehene Empfänger gebildet sind, wird für selbständig erfinderisch gehalten.

[0027] In den Fig. 8 und 9 ist eine Ausführungsform einer Antriebsrolleneinheit gezeigt, welche einen topfförmigen Rahmen 16 aufweist, der über ein Lager im Frachtdeck 1 gelagert ist. Innerhalb des topfförmigen Rahmens 16 ist ein einarmiger Hebel bzw. eine Wippe 17 um eine horizontale Achse schwenkbar befestigt, wobei die Achse gleichzeitig einen Kraftmeßfühler 15 bildet bzw. mitumfaßt. Die Wippe 17 kann über einen Hubmotor 18 hochgehoben werden, so daß die Antriebsrolle 11 aus einer abgesenkten Ruhestellung in eine angehobene Arbeitsstellung (durch die unterbrochene Linie dargestellt) verschwenkt werden kann. Mit der horizontalen strichpunktierten Linie ist die Ebene gezeigt, in welcher die unangetriebenen Rollen 9 sowie die Meßrollen 20 mit ihren Oberflächen liegen. In derselben Ebene liegen demzufolge auch die tiefsten Punkte der zu befördernden Gegenstände (von schadenbedingten Ausnahmen abgesehen).

[0028] Aus obiger Beschreibung geht hervor, daß der Idee einer selbständigen Meßrolle, welche mit einer steuerbaren Bremse ausgestattet ist, ein selbständiger erfinderischer Gehalt beigemessen wird. Eine derartige Meß- und Bremsrolle kann in vielfältiger Weise auch zusätzlich zu schon vorhandenen Antriebseinheiten oder auch in Kugelmatten oder dergleichen verwendet werden.

[0029] Weiterhin ergibt sich aus obigem, daß die Erfindung auch ein Verfahren zum Befördern von Containern betrifft, wobei die oben offenbarten Merkmale insbesondere hinsichtlich der auf die Masse der zu

befördernden Gegenstände bezogenen (unterschiedlichen) Fördergeschwindigkeiten und Förderbeschleunigungen für relevant erachtet werden.

[0030] Die besondere Form der Bedieneinrichtung mit Fernsteuerung wird ebenfalls für sich alleine gesehen als erfinderisch beansprucht.

Bezugszeichenliste

[0031]

1	Frachtdeck
2	Aufnahmeschiene
3	Schenkel
4	Schenkel
9	Rolle
10	Antriebsrolleneinheit
11	Antriebsrolle
12	Antriebsmotor
13	Drehmomentfühler
14	Drehzahlfühler
15	Lastmeßfühler
16	Rahmen
17	Wippe
18	Hubmotor
20	Meßrolle
21	Anschlußleitung
22	Socket
23	Rolle
24	Meßfühler
40	Steuerung
50	Bedieneinrichtung
51	Fernsteuerung
52	Steuerpult
53	Aufnahmeraum
54	Bedienelement

Patentansprüche

1. Frachtladesystem mit mindestens einer Antriebsrolleneinheit (10, 10', 10'') zum Fördern von Gegenständen insbesondere Containern, Paletten oder dergleichen auf einem Frachtdeck (1) eines Flugzeuges, wobei die Antriebsrolleneinheit (10) mindestens eine Antriebsrolle (11) umfaßt, die mit einem steuerbaren Antriebsmotor (12) in Wirkverbindung steht und die mit einer Unterseite des Gegenstands in Eingriff bringbar ist, mit mindestens einer Sensoreinrichtung, insbesondere einer Meßrolle (20), die ebenfalls mit der Unterseite des Gegenstands in Verbindung bringbar ist, mit mindestens einem Meßfühler, der derart ausgebildet und mit der Meßrolle verbunden bzw. in der Meßrolle angebracht ist, daß deren Umfangsgeschwindigkeit und/oder eine im wesentlichen vertikal zum Frachtdeck (1) auf sie wirkende Last und/oder eine bei einem Abbremsen der Meßrolle (20) auf sie wirkende horizontale Kraft bzw. ein entsprechendes Drehmoment in Meßsi-

- gnale umgeformt werden, mit einer Steuerung (40) mit Bedieneinrichtung (50), der die Meßsignale zugeführt werden und die mit einem oder mehreren Antriebsmotoren (12) im Frachtdeck eingebauter Antriebsrolleneinheiten (10) in steuernder bzw. regelnder Verbindung steht, wobei die Steuerung (40) derart ausgebildet ist, daß die Antriebsmotoren (12) entsprechend den Meßsignalen gesteuert bzw. hinsichtlich Drehzahl und/oder Drehmoment geregelt werden.
2. Frachtladesystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Steuerung (40) derart ausgebildet ist, daß die Drehzahl des Antriebsmotors (12) zur Vermeidung eines Schlupfes zwischen der Unterseite des Gegenstands und der Antriebsrolle (11) entsprechend Signalen der Sensoreinrichtung bzw. der Umfangsgeschwindigkeit der Meßrolle (20) geregelt wird.
3. Frachtladesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Steuerung (40) derart ausgebildet ist, daß die maximale Fördergeschwindigkeit eines Gegenstands entsprechend seinem Gewicht bzw. seiner Masse derart eingestellt wird, daß schwerere Gegenstände mit niedrigeren Maximalgeschwindigkeiten als leichtere Gegenstände gefördert werden.
4. Frachtladesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Steuerung (40) derart ausgebildet ist, daß eine auf die Antriebsrolle (12) und/oder auf die Meßrolle (20) wirkende Bremse mit steigendem Gewicht bzw. steigender Masse des Gegenstandes mit einer steigenden Bremskraft zum Abbremsen eines sich bewegendes und/oder Halten eines stehenden Gegenstandes beaufschlagt wird.
5. Frachtladesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Antriebsrolle (11) in ihrer vertikalen Relativposition zum Frachtdeck (1) einstellbar ist und daß die Steuerung (40) derart ausgebildet ist, daß die Relativposition der Antriebsrolle (11) in Abhängigkeit von einer Struktur und/oder Belastbarkeit der Unterseite des gerade geförderten Gegenstands eingestellt wird.
6. Frachtladesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Steuerung (40) derart ausgebildet ist, daß die Gegenstände mit vorgegebenen Beschleunigungswerten beschleunigt bzw. abgebremst werden.
7. Frachtladesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Sensoreinrichtung bzw. Meßrolle (20) derart relativ zur Antriebsrolle (12) in Transportrichtung positioniert ist, daß die Antriebsrolle (12) bei Ankunft eines Gegenstands an der Sensoreinrichtung bzw. Meßrolle (20) bzw. bei Verlassen der Sensoreinrichtung bzw. Meßrolle (20) angehoben bzw. abgesenkt wird.
8. Frachtladesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Antriebsmotor (12) einen Strom- oder Drehmomentmeßfühler (13) aufweist, dessen Ausgangssignale beim Beschleunigen des Gegenstands der Steuerung (40) zur Herleitung des Gewichts bzw. der Masse des Gegenstands übermittelt werden.
9. Frachtladesystem nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Antriebsrolle (12) von einer unteren Ruhestellung in eine obere Arbeitsstellung anhebbar ausgebildet und mit einer Meßeinrichtung (15) zum Messen des Gewichts des Gegenstands versehen ist, deren Ausgangssignale an die Steuerung (40) geliefert werden.
10. Frachtladesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Sensoreinrichtung bzw. Meßrolle (20) als gesonderte im Frachtdeck (1) montierbare Einrichtung ausgebildet ist.
11. Frachtladesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Meßrolle mit einer steuerbaren Bremseinrichtung versehen ist, welche insbesondere mittels der Bedieneinrichtung (50) steuerbar ist.
12. Frachtladesystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Bedieneinrichtung (50) eine Fernsteuerung (51) umfaßt.
13. Frachtladesystem nach Anspruch 12, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Bedieneinrichtung (50) ein am Flugzeug befestigtes Steuerpult (52) umfaßt, welches einen Aufnahmeraum (53) zum lösbaren Befestigen und Aufbewahren der Fernsteuerung (51) aufweist, wobei der Aufnahmeraum (53) vorzugsweise derart geformt ist, daß an der Fernsteuerung (51) vorgesehene Bedienelemente (54) bei im Aufnahmeraum (53) deponierter Fernsteuerung (51) unzugänglich sind.

Fig. 2

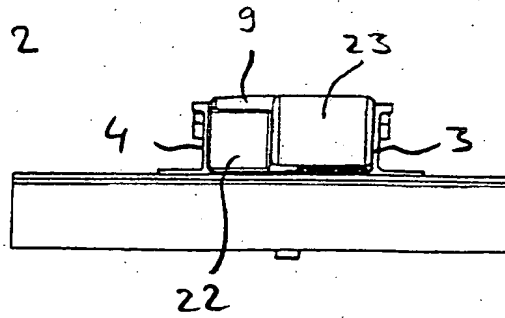
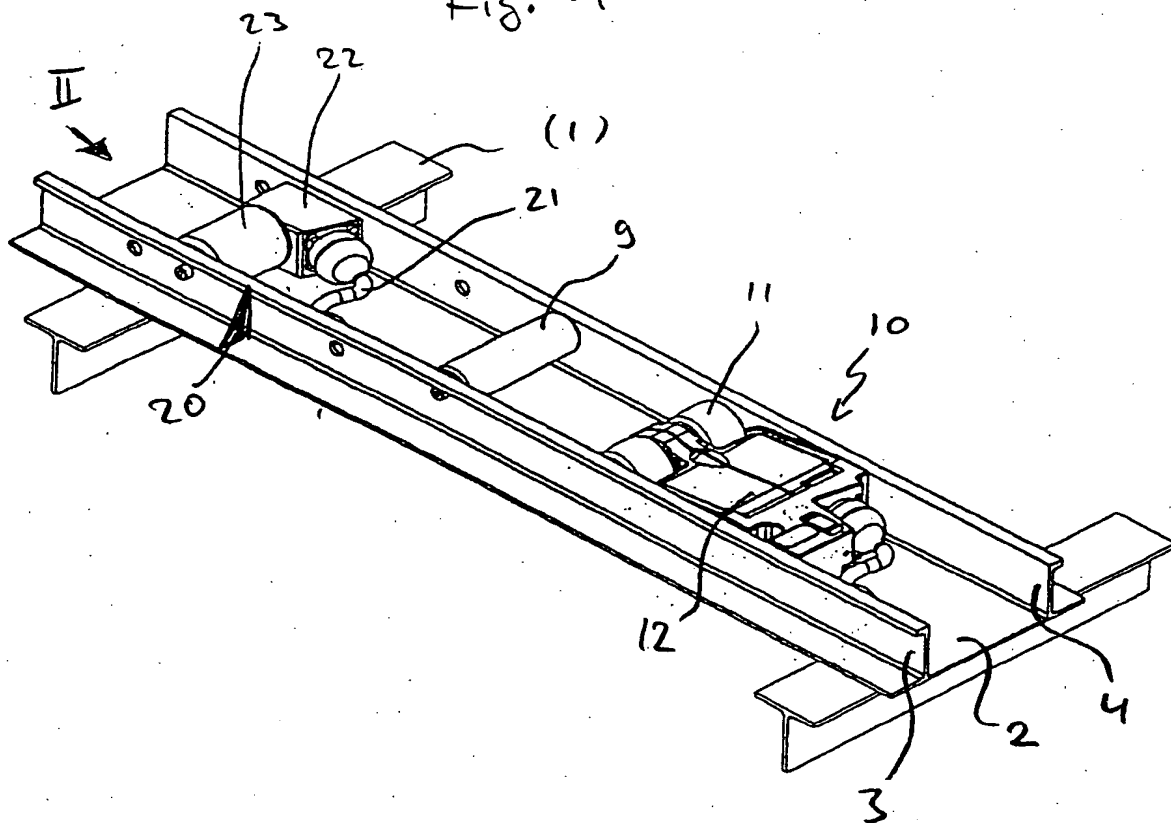
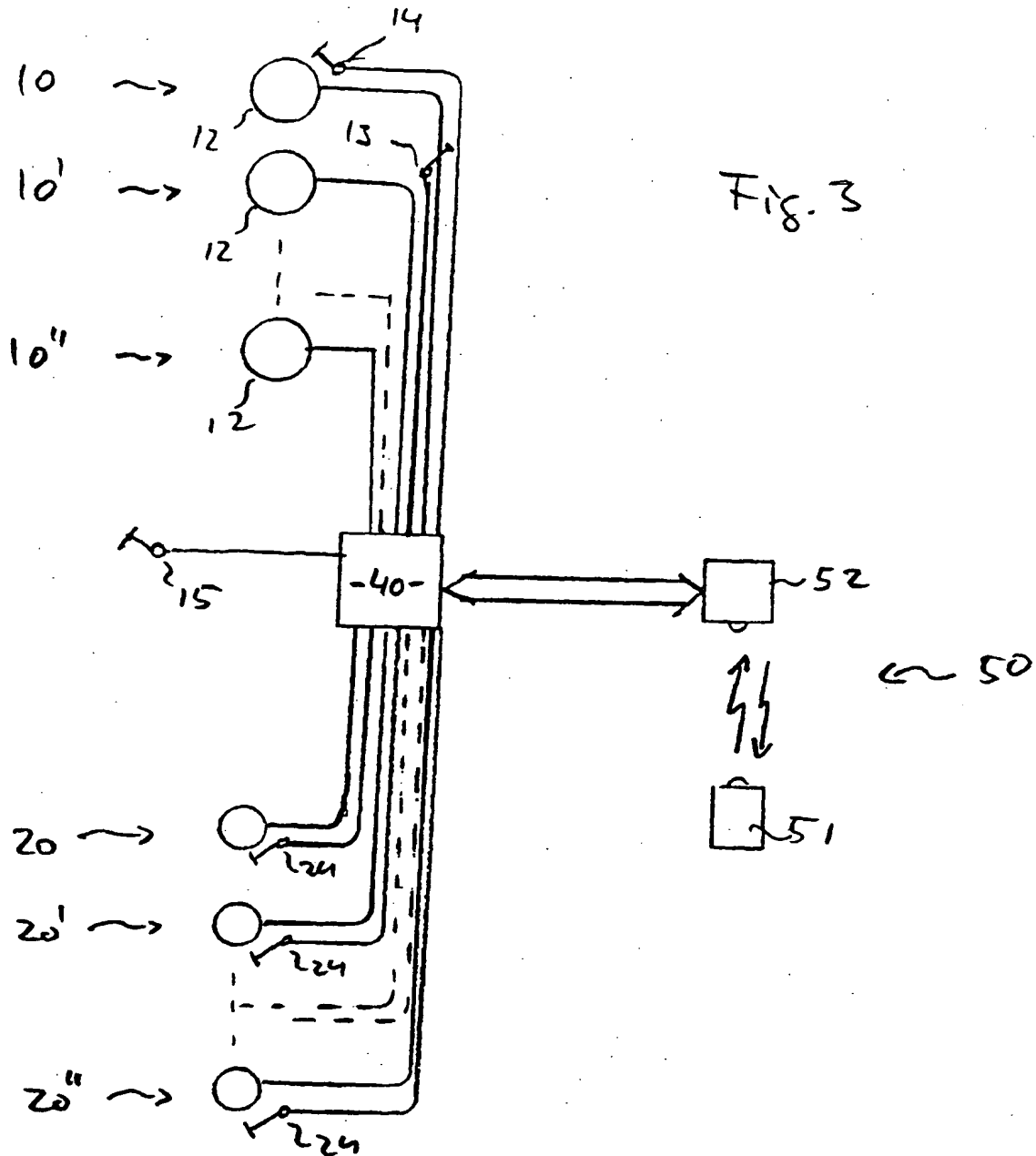
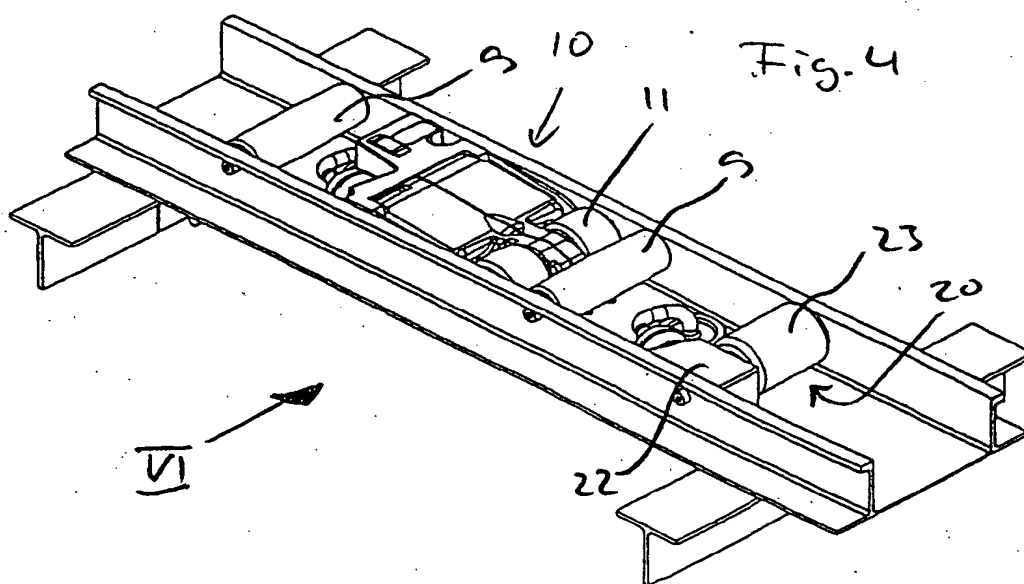
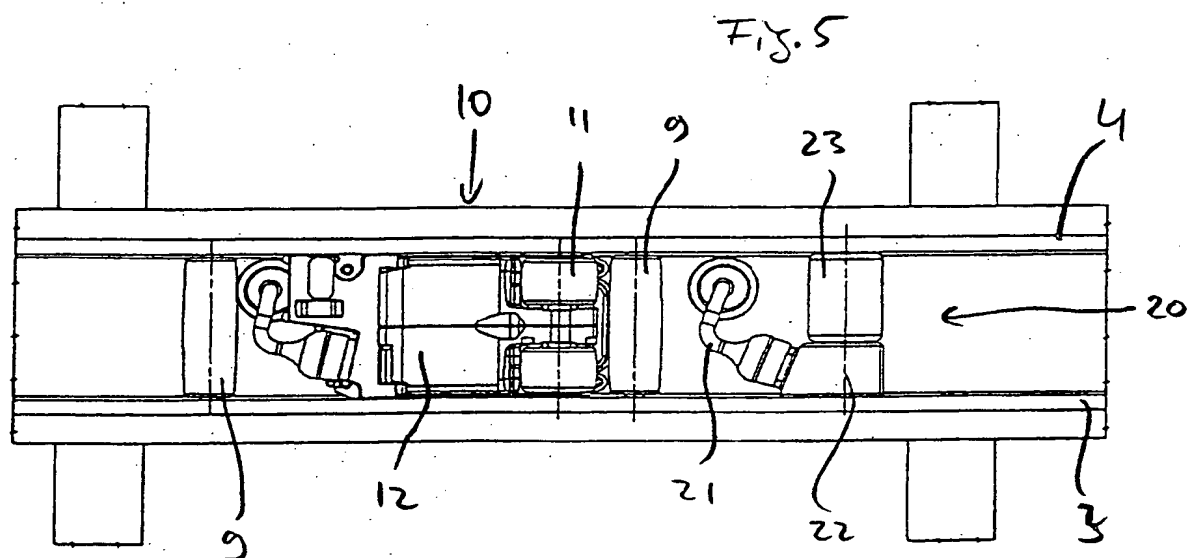
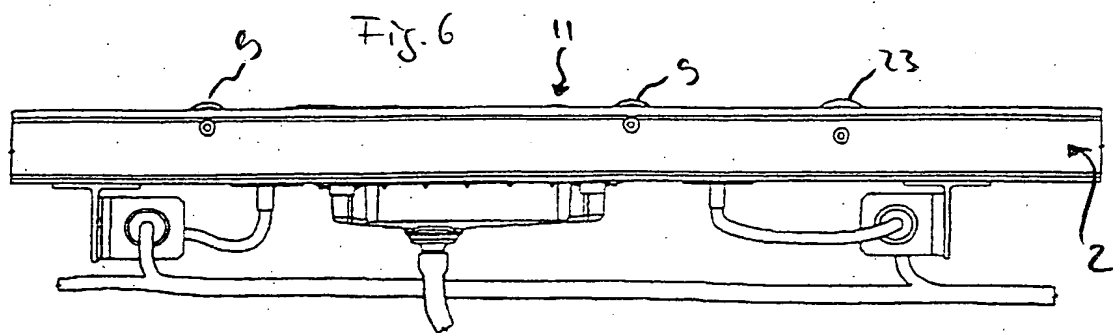
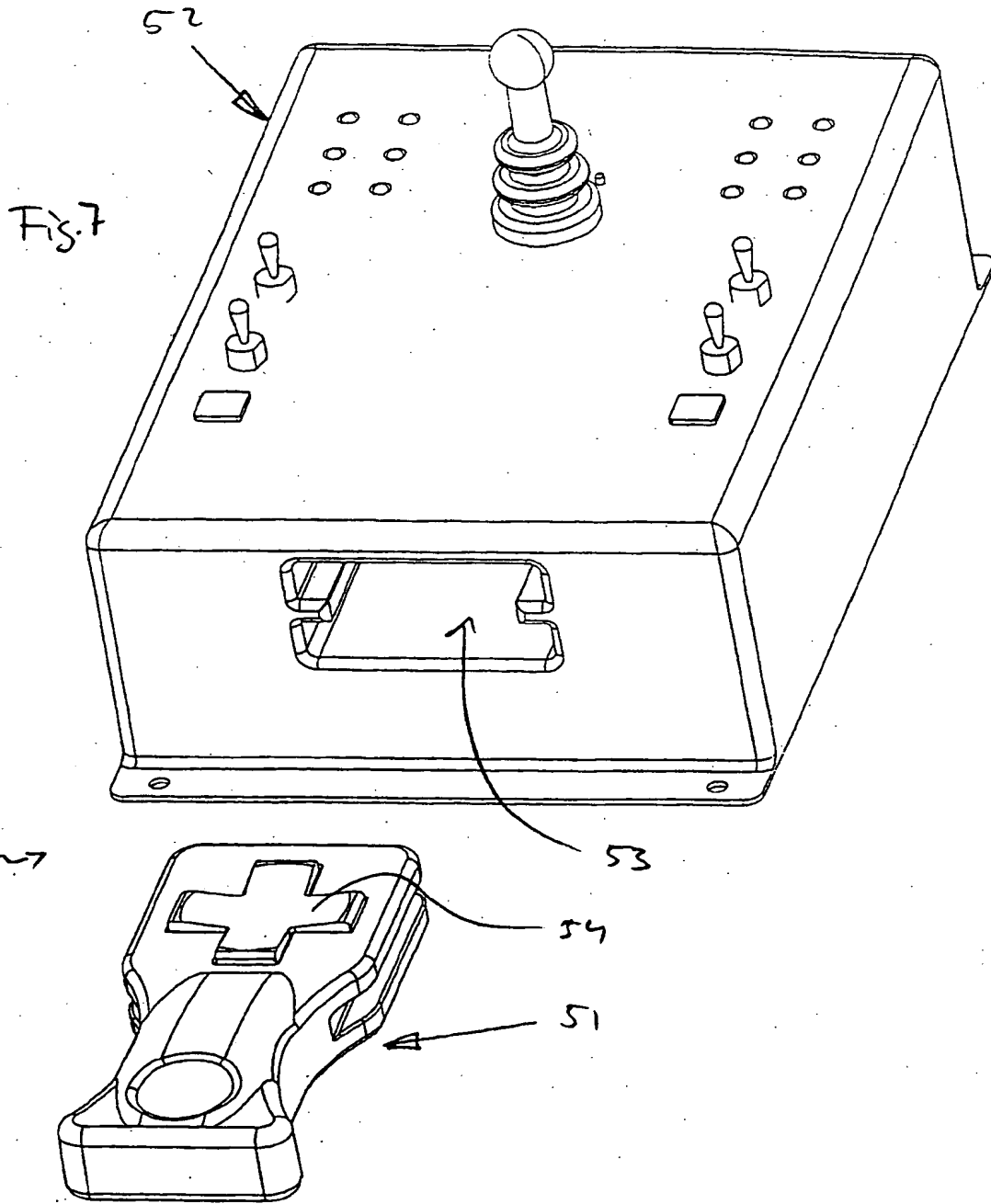


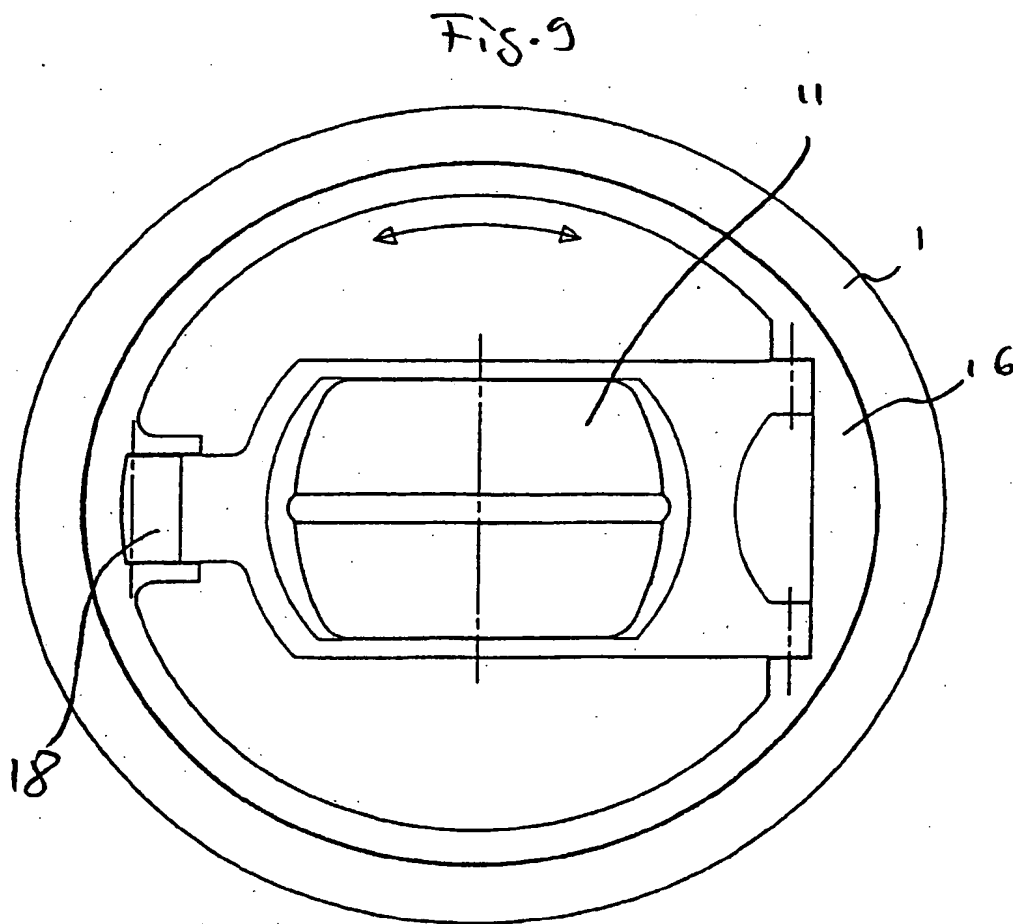
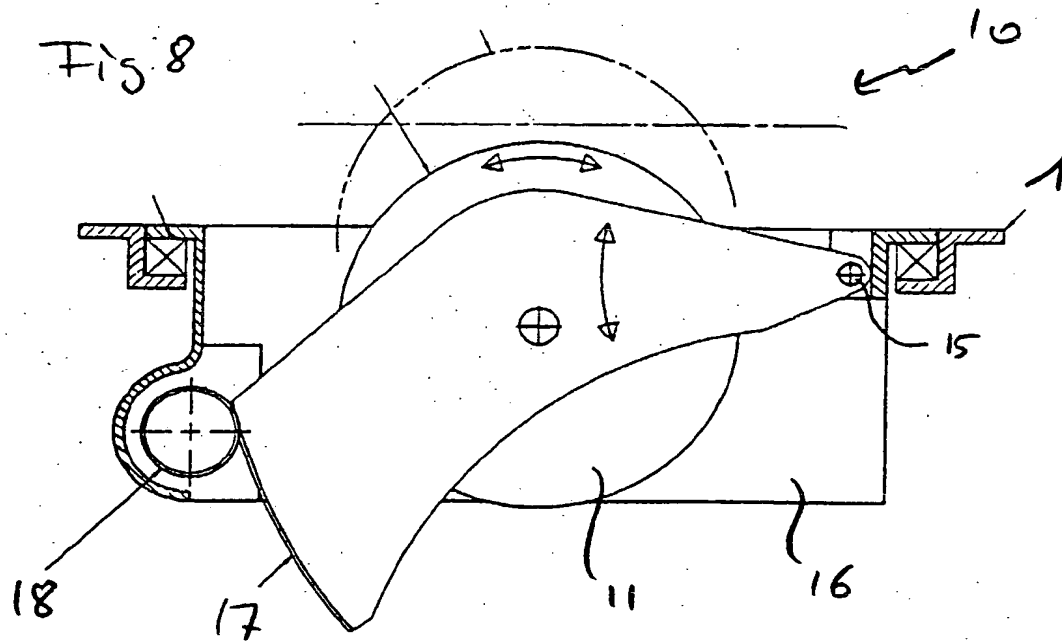
Fig. 1











(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 937 643 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
17.05.2000 Patentblatt 2000/20

(51) Int. Cl.⁷: B64D 9/00, B65G 13/06

(43) Veröffentlichungstag A2:
25.08.1999 Patentblatt 1999/34

(21) Anmeldenummer: 99103205.3

(22) Anmeldetag: 18.02.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: Huber, Thomas
82393 Iffeldorf (DE)

(74) Vertreter:
Meissner, Bolte & Partner
Anwaltssozietät GbR
Widenmayerstrasse 48
80538 Munich (DE)

(30) Priorität: 20.02.1998 DE 19807231

(71) Anmelder:
Telair International GmbH
83734 Hausham (DE)

(54) Frachtladesystem

(57) Es wird ein Frachtladesystem beschrieben, mit mindestens einer Antriebsrolleneinheit (10), zum Fördern von Gegenständen insbesondere Containern, Paletten oder dergleichen auf einem Frachtdeck (1) eines Flugzeuges, wobei die Antriebsrolleneinheit (10) mindestens eine Antriebsrolle (11) umfaßt, die mit einem durch eine Bedieneinrichtung (50) steuerbaren Antriebsmotor (12) in Wirkverbindung steht und die mit einer Unterseite des Gegenstands in Eingriff bringbar ist, mit mindestens einer Sensoreinrichtung, insbesondere einer Meßrolle (20), die ebenfalls mit der Unterseite des Gegenstands in Verbindung bringbar ist, mit mindestens einem Meßfühler (24), der derart ausgebildet und mit der Meßrolle (20) verbunden bzw. in der Meßrolle (20) angebracht ist, daß deren Umfangsgeschwindigkeit und/oder eine im wesentlichen vertikal zum Frachtdeck (1) auf sie wirkende Last und/oder eine bei einem Abbremsen der Meßrolle (20) auf sie wirkende horizontale Kraft bzw. ein entsprechendes Drehmoment in Meßsignale umgeformt werden, mit einer Steuerung, der die Meßsignale zugeführt werden und die mit einem oder mehreren Antriebsmotoren im Frachtdeck eingebauter Antriebsrolleneinheiten (10) in steuernder bzw. regelnder Verbindung steht, wobei die Steuerung derart ausgebildet ist, daß die Antriebsmotoren (12) entsprechend den Meßsignalen gesteuert bzw. hinsichtlich Drehzahl und/oder Drehmoment geregelt werden.

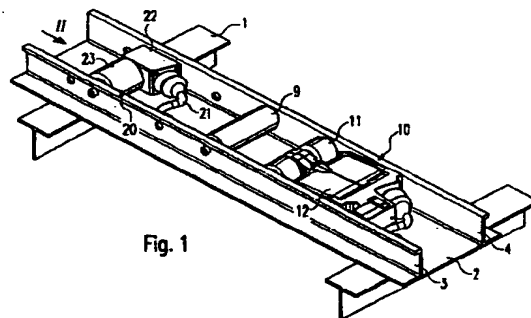


Fig. 1

EP 0 937 643 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 99 10 3205

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	DE 195 39 627 A (VICKERS INC) 15. Mai 1996 (1996-05-15)	1, 2, 10,	B64D9/00 B65G13/06
A	* das ganze Dokument *	12	
		5	
A	DE 42 00 985 A (BAVARIA CARGO TECH) 6. August 1992 (1992-08-06)	1	
	* das ganze Dokument *		
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			B64D B65G
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Forschername DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 21. März 2000	Prüfer Estrela y Calpe, J
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

EPO FORM 1533 (03.02) (P/04003)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 99 10 3205

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Daten des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

21-03-2000

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 19539627 A	15-05-1996	US 5568858 A	29-10-1996
		FR 2727929 A	14-06-1996
		GB 2294672 A, B	08-05-1996
DE 4200985 A	06-08-1992	US 5213201 A	25-05-1993

EPO FORM P0481

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82